கமிட்டி, எக்ஸ்பெர்ட்ஸ் கமிட்டி ஆகியவைகளின் ரிப்போட்டின் பேரில்தான் மண்டபத்திலே இருந்த இந்திய மீன் வளர்ச்சி ஆராய்ச்சி நிலையம் சாதாரண ஒரு "பிராந்திய நிலையமாக" ஆக்கப் பட்டது. ஆகவேதான், அந்த எஸ்டிமேட் கமிட்டியின் ரிப்போர்ட் சமர்ப்பிக்கப்பட்டவுடனே, இந்தத் தூத்துக்குடி துறைமுக ஆழ் கடல் திட்டம் வந்து கொண்டிருக்கும்பொழுது, இந்த சேதுசமுத் திர கால்வாய்த் திட்டத்தை ரூ. 38 கோடியிலிருந்து ரூ. 58 கோடிக்கு உயர்த்தி ஏற்கனவே சிபாரிசு செய்து இருந்தோம். அந்த எஸ்டிமேட் கமிட்டியிலே, இது உண்மையிலே இலாபகரமான திட்டங்களாக இருக்குமா என்ற கேள்வியை அங்கே எழுப்பியதைப் பார்த்ததும், நீண்ட நெடுங்காலமாக நாம் விரும்பி இருக்கும் இத்திட்டங்கள் வராமல் போய்விடுமோ என்ற அச்சம் நமக்கு இன்றைக்கு வந்திருக்கிறது. இதிலே தமிழக அரசுக்குப் பொறுப்பு இருக்கிறது. லோக் சபையிலே அமைச்சர் திரு. ராஜ்பகதூர் போன்றவர்கள் அந்தக் கமிட்டியின் சிபாரிசுகளை நாங்கள் அமலுக்கு கொண்டு வர மாட்டோம் என்று சொன்னாலும் கூட, இதிலே மத்திய அரசு அதிகமான உத்தரவாதத்தை நமக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று நிர்ப்பந்திக்க இந்த தமிழக அரசு முன்வர வேண்டும். இதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டும். இது முக்கிய மான விஷயம். எனவே, சபையின் சாதாரண விஷயங்களை ஒற்றி வைத்து, இதைப்பற்றி விவாதித்து உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல, ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று பேரவைத் தலைவரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். மு.ப. 10-30

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த ஒற்றிவைப்புத் தீர்மானங்களைக் குறித்து மாண்புமிகு உறுப் பினர்களுடைய ஐயத்தைப் போக்கும் வகையில் நான் தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டம், சேதுசமுத்திரத் திட்டம் ஆகிய இந்த இரண்டு திட்டங்களைப்பற்றி தற்போதுள்ள நிலைமைகளைச் சற்று விரிவாக விளக்க விரும்புகிறேன்.

தற்போது தூத்துக்குடியில் உள்ள துறைமுகம், இந்தியாவிலேயே மிகப் பெரிதான நடுத்தரத் துறைமுகமாகும். இதனை ஒரு ஆழ்கடல் துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்யும்பொருட்டு 1970-ல் "நடுத்தரத் துறைமுக அபிவிருத்திக் குழு" பரிந்துரைத்தது. ரூபாய் 5 கோடி நிதி ஒதுக்கீட்டுடன் இத்திட்டம் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு இந்திய அரசு 24.4 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டுடன் ஒப்புதல் அளித்தது. இத் திட்டம் மத்திய அரசுத் திட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தைத் தமிழ்நாடு அரசு, அரசியலமைப்பு சட்டத்தின் 258-பிரிவின் கீழ் இந்திய அரசிடம் ஒப்படைத்துள்ளது. முயல் தீவிற்கு அண்மையில் செயற்கைத் துறைமுகம் ஒன்று அமைப்பதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். கடலில் 2,745, 1,275 மீட்டர் பரப்புள்ள இடத்தில் கப்பல்துறை அமைத்தும், கப்பல் போகவும் வரவும் 122 மீட்டர் அகலம் உள்ள வழி அமைத்தும், 1,275 மீட்டர் இடைவெளியிட்டு சுமார் 3,900 மீட்டர் நீளமுள்ள 2 அலைத் தடுப்புச்

சுவர்கள் (வடக்கு—தெற்கு) கட்டியும் மேற்படிச் செயற்கைத் துறை முகம் அமைக்கப்படும். இத்துறைமுகத்தில் கீழ்க்காணும் ஐந்து துறைகளுக்கு இடவசதியளிக்கப்படும் :—

| | |
|---|---|
| நிலக்கரித் துறை ... ... ... ... | 1 |
| உப்புத் துறை ... ... ... ... | 1 |
| சிமெண்டுத் துறை ... ... ... ... | 1 |
| பொதுச் சரக்குத் துறை ... ... ... | 1 |
| கப்பல் பழுது பார்த்தல் சரக்குத் துறை ... | 1 |

இப்போதைக்கு இவற்றில் ஆழம் 32 அடியாக இருக்கும். பின்னர் 35 அடி அளவிற்கு இவற்றை ஆழப்படுத்த முடியும். பிற்காலத்தில் உரத் துறையில் மேற்கொண்டு போக்குவரத்து ஏற்படுவதையொட்டி உரத் துறைக்காக மேலும் ஒரு இட வசதி ரூ. 1.6 கோடி செலவில் கட்டத் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது.

திட்டக் குழுவின் போக்குவரத்துப் பிரிவின் தலைமை அதிகாரியான திரு. லூத்ராவும் முன்னாளைய காரியதரிசி திரு. திருமலை, ஐ.ஏ.எஸ். அவர்களும் சேர்ந்து தயாரித்த அறிக்கையின்படி, இத்துறைமுகத்தின் வழியாக கீழ்க்கண்ட அளவு போக்குவரத்து நடைபெறும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது :—

| | |
|---|---|
| 1971–72 ... ... ... | 22.35 லட்சம் டன். |
| 1975–76 ... ... ... | 35.10 லட்சம் டன். |
| 1980–81 ... ... ... | 44.20 லட்சம் டன். |

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இத்திட்டத்திற்கு 1971 மே மாதம் முடிய ரூ. 16.827 கோடி (மொத்தம்) செலவாகியுள்ளது. 1972-ம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்களுக்குள் இரண்டு கப்பல்கள் தங்குமிடங்களையும் 1973 மார்ச் திங்களுக்குள் மற்ற இரண்டு கப்பல்கள் தங்குமிடங்களையும் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. தற்போது தெற்கு அலைத் தடுப்புப் பகுதியில் நாள் ஒன்றுக்கு சுமார் 3 ஆயிரம் டன் கற்களும் வடக்கு அலைத் தடுப்புப் பகுதியில் நாள் ஒன்றுக்குச் சுமார் ஒரு ஆயிரம் டன் கற்களும் போடப்படுகின்றன. திட்டமிட்ட நாளுக்கு முன்பாக இத் திட்டத்தை முடிப்பதற்காகக் கற்கள் போடுவதின் அளவை நாள் ஒன்றுக்கு 5,000 முதல் 6,000 டன் வரை அதிகரிக்கத் திட்டமிடப் பட்டுள்ளது. போதிய அளவு நிதி ஒதுக்கீடு கிடைத்தால் இத்திட்டம் 1972–73-ல் முடிவு பெறும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

சேது சமுத்திரத் திட்டம்.—இந்தியாவின் மேற்குக் கரையையும் கிழக்குக் கரையையும் இணைக்கும் கடற்பாதையை மேம்படுத்துவதற் காகவும், அதன் நீளத்தைக் குறைப்பதற்காகவும், மன்னார் வளை குடாவை வங்காள விரிகுடாவுடன் இணைப்பதுதான் சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும்.

1965-ம் வருடம் மே மாதம் இந்திய அரசினால் நியமிக்கப்பட்ட தலைமைப் பொறியாளரும், திட்ட ஆலோசகருமான திரு. சி. வி. வேங்கடேஸ்வரன் இத்திட்டம் சம்பந்தப்பட்ட ஆய்வுகளை நடத் தினார். ஆய்வுகளை முடித்து இதுகுறித்து இவரும் முன்னாளைய திட்ட அதிகாரி திரு. ஆர். நடராசன், ஐ.ஏ.எஸ்., அவர்களும் சேர்ந்து

தயாரித்த விரிவான அறிக்கை ஒன்றை முன்னாளைய இந்திய கப்பல் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் திரு. வி. கே. ஆர். வி. ராவ் அவர்களிடம் 1968-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் சமர்ப்பித்தனர். இவ்வறிக்கையில் சேது சமுத்திரத் திட்டம் பொருளாதார ரீதியிலும், தொழில் நுட்ப வகையிலும் இயன்ற ஒன்றாகும் என்று திட்ட வட்டமாகக் கூறப்பட்டுள்ளது. பல இணைப்புகளை ஆராய்ந்ததில் இராமேஸ்வரம் இணைப்பும் மண்டபம் இணைப்பும் சிறந்தவை என்று கண்டறியப்பட்டது. இவ்விரண்டு இணைப்புகளில் இராமேஸ்வரம் இணைப்பில் நீளமும் செலவும் குறைந்ததாக இருக்கிறது, எனவே இராமேஸ்வரம் இணைப்பே சிறந்தது என்று இவ்வறிக்கையில் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்விரண்டின் திட்ட மதிப்பீடு முறையே ரூ. 37.50 கோடி, ரூபாய் 55.00 கோடியாகும். திட்ட அறிக்கையைக் கூர்ந்து நோக்கினால் இத்திட்டம் தொழில் நுட்ப வகையில் இயன்ற ஒன்றாகும் என்பதும், பொருளாதார வகையில் சாத்தியமானது என்பதும், வியாபார ரீதியில் இலாபகரமானது என்பதும், அரசியல் ரீதியில் மதிநுட்பம் வாய்ந்தது என்பதும் சந்தேகத்திற்கிடமின்றிப் புலனாகும்.

இத்திட்டம் பேராசையானது என்றும், பொருளாதார ரீதியில் இயலாத ஒன்று என்றும் "மக்கள் சபை மதிப்பீட்டுக்குழு" குறிப்பிட்டுள்ளதென்று சொல்லப்பட்டது. இது இப்பொழுது கூறியதல்ல, 1969-ல் சொல்லப்பட்டது. அதற்குப்பின் நிலை எவ்வளவோ மாறிவிட்டது. அப்பொழுது "மெட்ராஸ் ஔட்டர் ஆர்பர்" திட்டமோ அல்லது தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டமோ இதில் ஏதாவது ஒன்றுக்குத்தான் அனுமதி வழங்க முடியுமென்று மத்திய அரசு கூறிற்று. ஆனால் இந்த அரசின் முயற்சியால் இவை இரண்டிற்குமே அனுமதி பெறப்பட்டு, இப்பொழுது வேலை நடைபெற்று வருகிறதென்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டம் முடிந்தவுடனேயே அதிக வருவாயுள்ளதாக அமைவதுடன், பின்வரும் ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் இரட்டிக்கக்கூடியதுமாகும். இதனால் கிடைக்கக்கூடிய வருவாயில் பெரும் பங்கு அயல்நாட்டு நாணய மாற்றாக இருக்கும் என்பதும் குறிப்பிடத்தக்கது. மேலும் இது குறித்து ஏற்கனவே கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. ஆதித்தனாரும், பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. சாதிக் பாட்சாவும், மத்திய அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. இராஜ்பகதூர் அவர்களுடன் நேரில் கலந்துரையாடியதில் மத்திய அமைச்சர் இத்திட்டத்திற்குப் பேராதரவு தருவதாகவும் வாக்களித்துள்ளார். ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இந்தத் திட்டத்திற்கும் தகுந்த முதன்மையிடம் அளிக்குமாறு மத்திய அமைச்சர் திரு. சுப்பிரமணியம் அவர்களையும் இவ்வரசு கேட்டுள்ளது.

இந்த நிலையில் இந்த ஒற்றிவைப்புப் பிரேரணையை அனுமதித்து விவாதித்திடத் தேவையில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u>: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அளித்த விளக்கத்திற்குப் பிறகு இந்த ஒற்றிவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு அவசியம் இல்லை என்று கருதுகிறேன். எனவே, இந்தத் தீர்மானத்திற்கு அனுமதி மறுக்கப்படுகிறது.